Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4929**

16. Wahlperiode 30. 03. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Kerstin Andreae, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Dr. Uschi Eid, Dr. Gerhard Schick, Sylvia Kotting-Uhl, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Rheintalbahn

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zur Leistungssteigerung im Güterverkehr als Zubringer zu den neuen schweizer Alpentunneln (Neue Eisenbahn-Alpentransversale – NEAT) ist gegenüber der Schweiz zugesagt. Die notwendigen Planfeststellungsverfahren sind jedoch zum größten Teil noch nicht abgeschlossen, eine zeitgerechte Fertigstellung somit sehr fraglich. In den Anliegergemeinden gibt es teilweise großen Widerstand gegen die Ausbaupläne, da einerseits die Prognosen im Güterverkehr angezweifelt werden und andererseits die Gefahr gesehen wird, dass insbesondere Offenburg seinen Fernverkehrs-Halt verlieren könnte. Deshalb werden derzeit Alternativen mit kostenaufwändigen Tunnellösungen in Offenburg diskutiert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann soll die Ausbaustrecke (ABS)/Neubaustrecke (NBS) Karlsruhe–Basel fertiggestellt sein?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung den Fertigstellungstermin im Hinblick auf den derzeitigen jährlichen Baufortschritt?
3. Ist es zutreffend, dass im Jahr 2006 rund 100 Mio. Euro in den Aus- und Neubau dieser Strecke investiert worden sind, und ist es weiterhin zutreffend, dass bei einer gleich bleibenden jährlichen Investitionssumme damit die Gesamtinvestitionen von rund 3 Mrd. Euro erst in 30 Jahren verausgabt sind?
4. Mit welchen Mitteln und in welchem Umfang soll der Ausbau der Rheintalstrecke beschleunigt werden?
5. Welches sind die neuen Fertigstellungsziele?
6. Welches Betriebskonzept liegt der ABS/NBS Karlsruhe–Basel im Fernverkehr, Nahverkehr bzw. Güterverkehr zugrunde?
7. Welche Zugzahlen im Hochgeschwindigkeitsverkehr (ICE u. Ä.), übrigen Fernverkehr (IC u. Ä.), Nachtreiseverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr (getrennt nach diesen Verkehrsarten) befinden sich derzeit bzw. nach den Planungen für die Jahre 2010, 2020 und 2030 auf dieser Strecke (getrennt nach den Abschnitten Basel–Freiburg, Freiburg–Offenburg, Offenburg–Rastatt, Rastatt–Karlsruhe)?
8. Warum wurde der Rastatter Tunnel nur zweigleisig geplant?
9. Warum wurden alle Überleitungen von und zur Bestandsstrecke nördlich und südlich des Rastatter Tunnels niveaugleich geplant?

10. Wurde bei der Planung des Rastatter Tunnels untersucht, ob die Leistungsfähigkeit der Strecke durch eine Separierung der Stadtbahn im Abschnitt Karlsruhe–Achern erhöht werden könnte?
11. Wie werden bei einer Fahrzeit von 69 Minuten zwischen Karlsruhe und Basel die Knoten Freiburg und Offenburg im Fernverkehr bedient werden?
12. Bleiben die ITF-Knoten (ITF: Integraler Taktfahrplan) zur Minute 0 in Karlsruhe und Freiburg bzw. in Offenburg zur Minute 30 stündlich erhalten?
13. Ist es zutreffend, dass für den Erhalt der Fernverkehrsknoten Offenburg und Freiburg zu den Minuten 30 und 0 und neu Basel SBB zur Minute 30 der Bau des Katzenbergtunnels und die hieraus resultierende Fahrzeitverkürzung von rund 11 Minuten ausreichend ist?
14. Ist es weiterhin zutreffend, dass weitere Fahrzeitverkürzungen zwischen Karlsruhe und Basel somit für Züge des Fernverkehrs, die in Offenburg und Freiburg halten, nicht sinnvoll sind, da damit der ITF mit den Knoten in den genannten Orten aufgegeben werden müsste?
15. Sind die Betriebskonzepte des Fernverkehrs mit den schweizer Planungen abgestimmt?

    Welche Übergangszeiten (in Minuten) bestehen derzeit und werden zukünftig in Basel SBB zu den Schweizer IC-Zügen Richtung Zürich bzw. Bern bestehen?
16. Ist geplant, im Fernverkehr Sprinter-Züge einzusetzen, die weder in Offenburg noch in Freiburg halten, um die geplante Fahrzeit von 69 Minuten zu erreichen?
17. Wieso beträgt die Ausbaugeschwindigkeit „nur“ 250 km/h, obwohl derzeit schon planmäßig ICE-3-Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h auf dieser Strecke zum Einsatz kommen und die anschließende französische TGV-Strecke Strasbourg–Paris mit 320 km/h Höchstgeschwindigkeit befahren wird?
18. Wäre es für den Schweizverkehr für geplante oder zukünftig mögliche Sprinter-Züge sinnvoll, an Offenburg und Freiburg mittels einer Umfahrung, die sowohl für den Güterverkehr als auch für den Hochgeschwindigkeitsverkehr tauglich ist, vorbeizufahren?
19. Welche Fahrzeit würde sich zwischen Karlsruhe und Basel SBB ohne Zwischenhalt ergeben bei
    a) der derzeitigen Planung,
    b) einer Nutzung der geplanten Umfahrung Freiburg,
    c) einer neuen Umfahrung Offenburg,
    d) einer Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für die Umfahrung Freiburg von 160 km/h auf 250 km/h,
    e) einer durchgängigen Trassierung von 300 km/h?
20. Wie verträgt sich dieses niedrige jährliche Investitionsvolumen mit den vertraglichen Vereinbarungen gegenüber der Schweiz, bis zum Ausbau der NEAT die Zulaufstrecken in Deutschland ausgebaut zu haben?
21. Ist der Bundesregierung bekannt, dass schon im Dezember 2007 der erste Teil der NEAT fertiggestellt sein wird?

    Welche Kapazitätsausweitungen im Rheintal stehen ab diesem Zeitpunkt zur Verfügung?

Berlin, den 30. März 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333